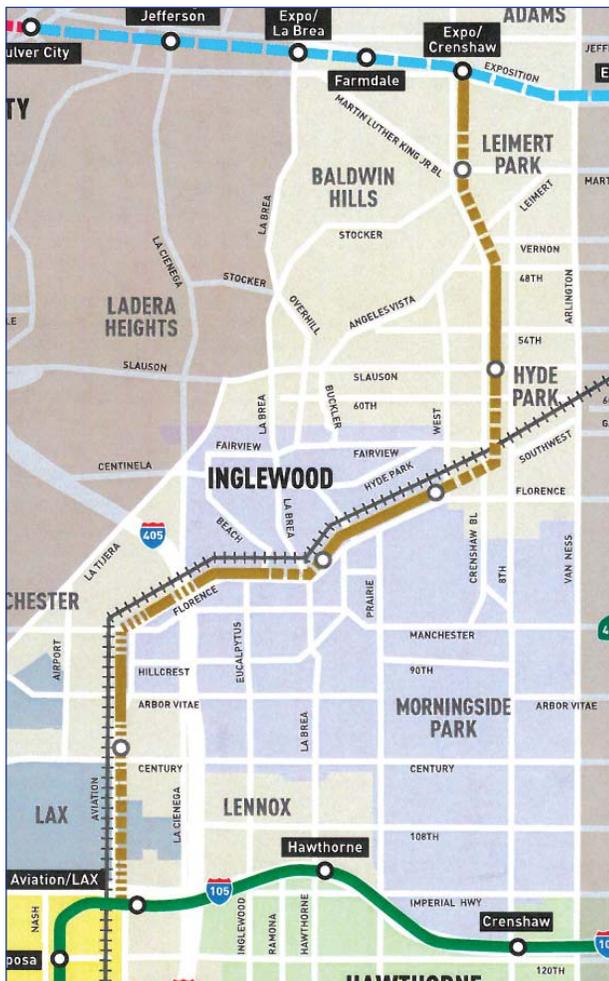




Supervisor  
**Mark Ridley-Thomas**  
 Los Angeles County Second District  
<http://Ridley-Thomas.LACounty.Gov>

**LA VOTACIÓN FINAL  
 JUEVES, 26 DE MAYO  
 9:00 AM**

# EL FUTURO DE CRENSHAW ESTÁ EN LA LINEA



Corredor de tránsito del tren ligero de Crenshaw/ LAX Proporcionará . . .

1. La primera opción de tren ligero de norte a sur al oeste del Condado de los Ángeles
2. Servicio a la línea Expo y conexión a la línea verde en existencia
3. Conexión con El Aeropuerto Internacional de Los Ángeles (LAX)
4. Nuevas oportunidades de empleo y desarrollo económico en el Corredor de Crenshaw



Se han ganado muchas victorias importantes en los dos últimos años . . .

1. Tiempo: Finalización del proyecto fue adelantado 13 años, de 2029 a 2016
2. Autobús vs tren ligero: la Junta directiva de Metro aprobó el tránsito ligero de tren en lugar de autobús
3. Presupuesto: Un proyecto de presupuesto de 1.7 millones de dólares fue aprobado y financiado con dinero Federal y local
4. Financiamiento: Financiamiento de infraestructura de transporte de 548 millones de dólares y la ley de innovación (TIFIA), con 35 millones de dólares en interés pagado por el Gobierno Federal, por medio de la ayuda de la Senadora Barbara Boxer y la Administración de Obama
5. Separación de Grado: Más de 55% de alineación de 8.5 millas es “grado separado,” con 36% (3.1 millas) en un túnel bajo grado y 19% (1.6 millas) por sobre grado, principalmente sobre la autopista I-405
6. Separación de Grado: El perfil de la pista a través de Hyde Park desde Slauson a los bulevares occidentales ha cambiado de por encima de grado a bajo grado
7. Aprobaciones Medio ambientales: Todos los documentos de aprobación ambiental han sido completados
8. Conexiones: Un “mover de gente” este sistema que conecta el corredor de tránsito Crenshaw/LAX con terminales del aeropuerto en LAX está siendo diseñado
9. Aprobación final: El proyecto está establecido para aprobación al final de julio de 2011 y el inicio de construcción empezará en 2012

**Sin embargo, siguen dos cuestiones no incluidas en el ámbito del proyecto . . .**

1. Estación Leimert Park: una estación en la Avenida de Vernon para servira View Park y Leimert Park
2. Túnel Park Mesa Heights: Enterramiento del tren a lo largo de Crenshaw de las calles 48 a 60, a través de Park Mesa Heights



Supervisor

**Mark Ridley-Thomas**

Los Angeles County • Second District

<http://Ridley-Thomas.LACounty.Gov>

## 1. Una estación en la Avenida de Vernon servirá para . . .

- a. Leimert Park y Leimert Park Village, uno de los centros comerciales más ampliamente conocidos e importantes en todo el Corredor Crenshaw
- b. Promover el desarrollo económico, la creación de empleo y la prosperidad de negocios en el corazón del Distrito de Crenshaw



Sin esta estación de Vernon, no habrán paradas en la línea de tren ligero entre Martin Luther King, Jr. Boulevard y la Avenida Slauson.

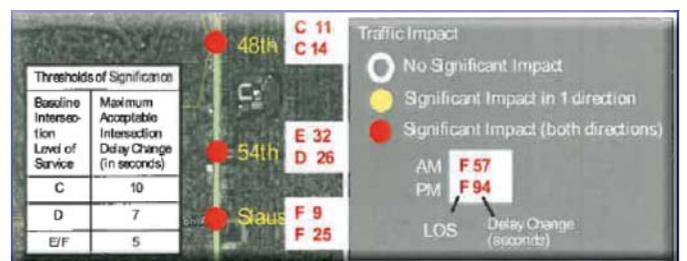
**Necesitamos una estación que de servicio al Leimert Park Village!**



## 2. Túnel a través de Park Mesa Heights . . .

- a. Mejorará el tiempo de viaje para todos los pasajeros al aeropuerto LAX por un promedio de dos minutos por viaje
- b. Aumentará la cantidad de pasajeros de la línea por 700 pasajeros por día, un aumento de 4 %
- c. Reducirá la potencia de problemas de seguridad en las escuelas y otros usos sensibles
- d. Reducirá interrupciones a los negocios locales
- e. Evitará estancamiento en las calles superficies

Si la línea no se coloca subterránea entre las calles 48 y 60, Metro anticipa que “Los impactos de tráfico serán significantes” entre las intersecciones: de la calle 48, 54 y Avenida Slauson.



Metro se compromete a “mitigar” los impactos . . .

- a. Eliminación de estacionamiento de automóviles de clientes de negocios en ambos lados del bulevar Crenshaw
- b. Reducción de a vueltas a la izquierda que son esenciales para mantener el movimiento de tráfico vehicular y acceso a negocios
- c. Eliminación de árboles y jardines en el bulevar de Crenshaw
- d. Reducir posibles problemas de seguridad en las escuelas y otros usos sensibles



Incluso con estas medidas de mitigación, la intersección Crenshaw/Slauson seguirá siendo permanentemente congestionada a nivel de tráfico del servicio “F.”

Esto no es aceptable!

**La Comisión de Servicios Públicos de el estado de California escribió a Metro en 2009, “debido a la gran cantidad de actividad de estudiantes peatones cerca de escuelas, particularmente en la escuela secundaria y preparatoria cerca de el propuesto tren ligero en esta locación, le recomendamos a Metro una separación de grado en la intersección de la calle 57 y Avenida Slauson.”**